DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W OLSZTYNIE

Olsztyn, dnia 15 czerwca 1967 r. Nr 6 Poz. 40—41

TREŚĆ:

PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE:

40.

ZARZĄDZENIE
INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W GIŻYCKU

z dnia 10 maja 1967 r.

w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych.

Na podstawie art. 12 ust. 5 Ustawy z dnia 7 marca 1950 roku o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 26, poz. 182, z 1952 r.) § 5 ust. 3 § 15 ust. 7, § 29 ust. 8, § 30 ust. 9, § 31 ust. 6, § 40 ust. 13, § 42 ust. 7, zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (M.P. Nr 14, poz. 71) oraz § 3 pkt. 8 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. w sprawie powołania inspektoratów żeglugi śródlądowej (M. P. Nr 7, poz. 37), zarządza się co następuje:

§ 1.

Zasięg terytorialny Inspektoratu

1. Kanał Augustowski od granicy Państwa
2. Kanał Mazurski od jeziora Mamry do granicy Państwa
3. Systemat jezior mazurskich
4. Rzeka Pisa od jeziora Warszawskiego do ujścia do rzeki Narwi
5. Rzeka Rozpuda od jeziora Necko do kanału Augustowskiego
6. Rzeka Czarna Hańcza od jeziora Wigry do kanału Augustowskiego
7. Rzeka Biebrza od Panorlic do ujścia do rzeki Narwi
8. Rzeka Krutynia od jeziora Zyzdrój do jeziora Bełdany
9. Rzeka Sapina od jeziora Gołdap do jeziora Mamry
10. Jezioro Wigry

§ 2.

Wymiary statków i pociągów holowniczych

Na poszczególnych odcinkach dróg wodnych istnieją warunki uprawiania żeglugi dla statków, których wymiary nie przekraczają następujących wielkości:

L.p.	Droga wodna	statki dług.	statki szerokość	pociągi holownicze dług.	pociągi holownicze szerokość	tratwy dług.	tratwy szerokość
1.	Rzeka Pisa od km 0 do km 54.30 t.j. od rzeki Narwi do mostu drogowego — Jeże Wądołek	20	6	180	6	70	6
2.	Rzeka Pisa od km 54 do km 80, t.j. od mostu drogowego Jeże — Wądołek do wypływu rzeki Pisy z jeziora Warszawskiego i na całej długości żeglownej rzeki Biebrzy, od ujścia do rzeki Narwi do Dębowa km 84,20,	25	7	200	8	100	8
3.	Rzeka Krutynia od km. 0 do km 8,200	—	—	—	—	70	6
4.	Rzeka Czarna Hańcza od km. 0 do km. 21,50	—	—	—	—	70	6
5.	Jeziora Mazurskie	44	7	400	7	44	6
6.	Kanał Augustowski	41	5,5	260 jez. 180 kan. z barkami 400 z tratwami	5.5	41	5,5

§ 3.

Szybkość jazdy

Ustala się maksymalną szybkość jazdy na jeziorach i rzekach:

a) dla statków pasażerskich 20 km/godz.
b) dla pociągów holowniczych 10 km/godz.
c) dla statków rybackich 15 km/godz.
d) dla statków turystycznych i sportowych z silnikami przyczepnymi lub wbudowanymi na stałe 50 km/godz.

Szybkość jazdy na kanałach nie powinna przekraczać:

a) na kanale Łuczańskim 12 km/godz.
b) na pozostałych kanałach systematu jezior Mazurskich i Augustowskich 6 km/godz.

§ 4.

Śluzowanie

1. Na pół godziny przed przybyciem statku pasażerskiego kursującego w regularnym rozkładzie jazdy — nie wolno śluzować innych statków, za wyjątkiem statków ratowniczych.
2. Statki są śluzowane w kolejności przybycia do śluzy — wyjątek stanowią:
   a) statki ratownicze, inspekcyjne administracji żeglugowej i wodnej, organów M.O. i O.R.M.O. — w akcji ratowniczo-interwencyjnej
   b) statki pasażerskie linii regularnych,
3. Śluzowy może zmienić kolejność śluzowania, jeżeli tego będzie wymagać bezpieczeństwo ruchu na drodze wodnej.
4. W komorze śluzowej statek powinien być odpowiednio przycumowany, a po przycumowaniu powinien wygasić maszyny napędowe, za wyjątkiem agregatów prądotwórczych.
   W komorze śluzowej należy również wyłączyć głośniki radiowe. Kapitan statku może korzystać z mikrofonu dla wydawania poleceń załodze.
5. Cumy należy zakładać z dziobu i rufy statku. Wyjątek stanowią statki małe, które mogą być cumowane na śródokręciu. Cumy ze statku obowiązana jest przyjąć i oddać obsługa śluzy.
6. Kierownicy statków, które uległy uszkodzeniu, lub nie posiadają pełnej zdolności manewrowania, powinni przed wjazdem do komory śluzowej zawiadomić o tym śluzowego i uzyskać jego zgodę na wejście do śluzy. W takim wypadku śluzowy wyznaczy kolejność śluzowania uszkodzonego statku.
7. W czasie śluzowania załoga statku powinna znajdować się na wyznaczonych stanowiskch. Niedopuszczalne jest wychodzenie załogi w czasie śluzowania na brzeg. Wsiadanie na statki znajdujące się w komorze śluzowej lub też wysiadanie z nich jest zabronione.
8. Kierownik statku lub pociągu holowniczego obowiązany jest przed śluzowaniem lub w czasie śluzowania zgłosić dane dotyczące śluzowanych statków, celem zarejestrowania tych danych w „Dzienniku ruchu obiektów pływających na śluzach, jazach lub pochylniach".
9. Przed wjazdem statku do śluzy, kierownik statku powinien sprawdzić, czy przedmioty takie jak łódź ratunkowa, kotwice, pomosty, wiosła, bosaki, bumsztaki i.t.p., nie wystają za burtę, a jeżeli wystają, to przed wejściem do śluzy zarządzić ich usunięcie.
10. W czasie pobytu statku w komorze śluzowej nie wolno wyrzucać poza burtę śmieci i odpadków, ani też wypompowywać wody z zenz, a przede wszystkim oleju.
11. Podczas śluzowania nie wolno dokonywać w komorze śluzy napraw na statkach, które to czynności mogłyby spowodować przedłużenie pobytu statków w śluzie.
12. Na śluzie powinny znajdować sie: apteczka pierwszej pomocy należycie zaopatrzona w leki, dwie łodzie ratunkowe, pierwsza na górnym, druga na dolnym stanowisku oraz dwa koła ratunkowe z rzutkami.
13. Do czynności pomocniczych przy śluzowaniu statków nie mogą być używane twarde, ostro zakończone przedmioty (bosaki, haki, etc.). Do tych czynności należy używać drewnianych, nie okutych lasek.
14. Śluzowanie tratw powinno odbywać się pod nadzorem retmana i przy udziale flisaków, którzy celem skrócenia cyklu śluzowania mogą pomagać obsłudze śluzy (dotyczy to śluz na systemacie kanału augustowskiego).
15. W czasie śluzowania tratw, załoga tych tratw powinna stosować się do zarządzeń wydawanych przez śluzowego.
16. Tratwy oczekujące na prześluzowanie muszą być należycie ustawione i zabezpieczone, aby nie utrudniały ruchu innym statkom.
17. Postój tratw w kanale przed śluzą jest wzbroniony. Do kanału może być wprowadzona tylko taka ilość tratw, która może być w ciągu dnia prześluzowana.
18. Tratwy oczekujące na prześluzowanie powinny stać w odległości nie mniejszej niż 100 mtr, od komory śluzowej i sukcesywnie zbliżać się do śluzy, celem prześluzowania.
19. Tratwy oczekujące na prześluzowanie nie mogą zajmować więcej niż 1/3 szerokości kanału.
20. Statki turystyczne i sportowe — żaglowe, zamierzające prześluzować się powinny w odległości 100 mtr, od śluzy, zwinąć żagle i położyć maszty. Stawianie masztów w komorze śluzy i w odległości 100 mtr. po wyjściu ze śluzy — jest wzbronione.
21. Zabrania się statkom turystycznym i sportowym śluzowania się łącznie ze statkami pasażerskimi linii regularnych, podanych w aktualnie obowiązującym rozkładzie jazdy.
22. Statki sportowe i turystyczne mogą być śluzowane ze statkami nie wymienionymi w ust. 21 niniejszego Zarządzenia oraz statkami ratowniczymi i M.O. w akcji za zezwoleniem śluzowego i pod warunkiem, że nie będą utrudniać manewru statkom wchodzącym lub wychodzącym z komory śluzowej.
23. Śluzy powinny być czynne w ciągu dnia od świtu do zmroku, oraz w porze nocnej w koniecznych wypadkach. Śluzowanie w wyjątkowych wypadkach w porze nocnej wymaga specjalnego uzgodnienia z administracją wodną (Okręgowym Zarządem Wodnym).

§ 5.

Postoje

1. Na przystani w Giżycku (kanał Łuczański) zabrania się postoju statków burtami obok siebie. Postój pojedyńczych statków może mieć miejsce tylko po prawej stronie kanału.
2. Statki i tratwy na postoju nocnym na szlaku żeglownym mimo nieuprawiania żeglugi nocnej, powinny być przepisowo oświetlone.
3. Statki sportowe i turystyczne, powinny być przycumowane w miejscach dozwolonego postoju burtą do nabrzeża.

§ 6.

Żegluga pasażerska

Zabrania się przepuszczania wsiadających i wysiadających pasażerów przez pokłady statków stojących obok siebie.

§ 7.

Żegluga nocna

1. W związku z tym, że szlaki żeglowne na jeziorach Mazurskich, Augustowskich, na jeziorze Wigry i rzekach podległych administracji inspektoratu, żeglugi śródlądowej w Giżycku są nieoświetlone — nie zezwala się na uprawianie żeglugi w porze nocnej. Wyjątek od tej zasady stanowią tzw „rejsy dansingowe", organizowane w okresie letnim przez P.P. „Żeglugę Mazurską", na jeziorze Niegocin w Giżycku i na jeziorze Mikołajskim w Mikołajkach. Rejsy te winny odbywać się na uzgodnionym z inspektoratem akwenie w pobliżu przystani — pod następującymi warunkami:
   1) wyposażenia statków w urządzenia reflektorowe,
   2) wyposażenia w dodatkowe koła ratunkowe z pławkami świetlnymi,
   3) wyposażenia przystani, do których przybijać będą statki w oświetlenie elektryczne,
   4) rejsy winny kończyć się do godziny 24-tej.
2. Zezwala się organizować korowody statków w dniach 24 czerwca (Dni Morza), i 22 Lipca (rocznica podpisania Manifestu P.K.W.N.) w porze nocnej pod warunkami:
   1) ustalenia z inspektoratem akwenu, na którym płynąć będzie korowód statków,

2) zabezpieczenia w motorowy sprzęt interwencyjno-ratowniczy,
3) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej z pośród organizatorów za porządek i bezpieczeństwo imprezy,

Zezwala się na:
1) kończenie rejsów w porze nocnej tym pociągom holowniczym, które noc zastała na otwartym jeziorze, a które nie zdołały zakończyć rejsu w zaplanowanym czasie ze względu na nieodpowiednie warunki atmosferyczne (burza, silny wiatr etc.). Zastrzega się, że holowniki muszą być wyposażone w urządzenia reflektorowe,
2) kończenie rejsów statkom posażerskim, płynącym zgodnie z rozkładem jazdy, po zapadnięciu zmroku w miesiącu wrześniu.

§ 8.

Wydawanie zezwoleń na jednorazowe holowanie, lub przepływanie statków nietypowych.

W przypadku konieczności jednarazowego przepłynięcia lub holowania statków nieposiadających ważnych świadectw zdolności żeglugowej, bądź nie posiadających w ogóle świadectw zdolności żeglugowej — właściciele tych statków winni uzyskać na tego rodzaju czynność zezwolenie pisemne inspektoratu żeglugi śródlądowej. Identycznie należy postąpić w przypadku konieczności przeprowadzenia obiektów nietypowych (posiadających gabaryty niedostosowane do drogi wodnej).

§ 9.

Wyposażenie tratw holowanych przez holowniki.

Tratwy powinny posiadać następujące wyposażenia:
1) drygawki i szreki w ilości umożliwiającej kierowanie i zatrzymywanie tratw,
2) dzwon, gong lub trąbkę do dawania sygnałów,
3) jedną flagę białą i dwie flagi czerwone,
4) dwie latarnie białe i dwie czerwone o kącie świecenia 360°,
5) liny stalowe lub liny konopne o dostatecznej mocy (stalowa o średnicy minimum 10 mm, konopne 25 mm), w dwóch odcinkach co najmniej po 50 m długości,
6) jedną siekierę oraz po jednym bosaku i drągu dla każdego flisaka,
7) drut miękki o średnicy 3—5 mm i długości 50 m,
8) klamry budowlane stalowe,
9) gwoździe budowlane różnych wymiarów,
10) łódź towarzyszącą o nośności wystarczającej do pomieszczenia załogi tratwy,
11) kładkę do schodzenia na brzeg o wymiarach 0,5×3,5 m i nośności minimum 150 kg,
12) kolce na buty dla każdego członka załogi tratwy,
13) kamizelki ratunkowe dla każdego członka załogi tratwy,
14) dwa koła ratunkowe z linkami-rzutkami dł. 25 m,
15) apteczkę wyposażoną w środki niezbędne do udzielania pierwszej pomocy,
16) na jeziorach w 2 kotwice o ciężarze od 35—50 kg.

§ 10.

Szerokości szlaku żeglownego.

Szerokość szlaku żeglownego na jeziorach o jednostronnym oznakowaniu określa się na 100 m, natomiast na kanałach 2/3 szerokości kanału ,licząc od osi kanału. Na kanale Augustowskim zezwala się na korzystanie z większej szerokości niż 1/3 szerokości kanału, pod warunkiem holowania tratw tylko w jednym pasie.

§ 11.

Ruch statków sportowych i turystycznych:

1. Zabrania się statkom sportowym i turystycznym:
   a) podpływania do statków, tratw i pociągów holowniczych oraz przyczepiania się do nich,
   b) przepływanie w poprzek rzeki, kanału lub szlaku żeglownego na jeziorach, w trakcie zbliżania się statku lub pociągu holowniczego, aby nie powodować konieczności jego zatrzymania, zmniejszenia szybkości jazdy względnie zboczenia z kursu,
   c) urządzenia treningów na kanałach,
   d) pływania pod żaglami na kanałach, oraz cumowania i postoju statków sportowych i turystycznych w pobliżu budowli wodnych, mostów, przystani, wlotów i wylotów kanałów w odległości 50 m od wymienionych, jak również w miejscach zakazu i kotwiczenia (znak nr 28 i 29),
   e) kotwiczenia na szlaku żeglownym,
   f) wyposażonym w silniki napędowe jazdy bez tłumików, oraz jazdy z szybkością większą niż 50 km/godz. za wyjątkiem imprez sportowych o charakterze wy--czynowym.
2. Zabrania się uprawiania żeglugi wszystkim statkom przy sile wiatru powyżej 6° w skali Beauforta na jeziorach: Śniardwy, Tałty, Niegocin i Mamry.
3. Statkom typu „wodolot" zezwala się na przekraczanie szybkości 50 km/godz. lecz tylko na otwartych jeziorach.

§ 12.

Wykroczenia przeciwko niniejszemu zarządzeniu, karane będą w myśl art. 15 i 16 Ustawy z dnia 7 marca 1950 roku o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 26, poz. 182 z 1952 r.).

§ 13.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej
w Giżycku
Zbigniew Freudenreich

41.

ZARZĄDZENIE

INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
W GDAŃSKU

z dnia 27 maja 1967 r.

w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie § 5 ust. 3, § 29 ust. 8, § 30 ust. 9, § 31 ust. 6, § 40 ust. 13 i § 42 ust. 7, zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 14, poz. 71) w związku z § 3 pkt 4 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 roku w sprawie powołania inspektoratów żeglugi śródlądowej (Monitor Polski Nr 7, poz. 37) zarządza się co następuje:

Zasięg terytorialny.

§ 1.

Przepisy niniejszego zarządzenia obowiązują na następujących śródlądowych drogach wodnych:
1) rzeka Wisła — od km 719,9 do ujścia do morza,
2) rzeka Drwęca — od jeziora Drwęckiego do ujścia do rzeki Wisły, wraz z pojezierzem Brodnickim,
3) rzeka Wda (Czarna Woda) — od jeziora Wdzydzkiego do ujścia do rzeki Wisły,
4) rzeka Wisła Gdańska (Martwa Wisła) — od Przegaliny do wschodniej krawędzi mostu kolejowego w Gdańsku (km 18,2),
5) rzeka Nogat — od rzeki Wisły (km 0) do ujścia do Zalewu Wiślanego.
6) rzeka Wisła Elbląska (Szkarpawa) — od rzeki Wisły (km 0) do ujścia do Zalewu Wiślanego,
7) rzeka Wisła Królewiecka — od rzeki Wisły Elbląskiej (Szkarpawy — km 0) do ujścia do Zalewu Wiślanego,
8) rzeka Święta Tuga — od Nowego Stawu do ujścia do rzeki Wisły Elbląskiej (Szkarpawy),
9) rzeka Elbląska — od jeziora Drużno do ujścia do Zalewu Wiślanego,

10) rzeka Dzierzgoń — od mostu drogowego w Bągarcie do jeziora Drużno,
11) rzeka Fiszówka — od miejscowości Szopy do ujścia do rzeki Elblążki,
12) rzeka Tyna — od miejscowości Jasionno do ujścia do rzeki Elblążki,
13) rzeka Słupia — od ujścia rzeki Kamienicy (Kamiennej) do południowej krawędzi mostu kolejowego w Ustce,
14) rzeka Pasłęka — od Braniewa do ujścia do Zalewu Wiślanego,
15) kanał Pasłęka — od połączenia z rzeką Pasłęką (km 0) do ujścia do Zalewu Wiślanego,
16) kanał Elbląski (Jagielloński),
17) systemat Jezior Warmińskich obejmujący połączone jeziora rzeki i kanały od Ostródy do jeziora Drużno.
18) jezioro Drużno — od początku rzeki Elblążki do ujścia kanału Warmińskiego i ujścia rzeki Dzierzgoń.

Wymiary pociągów holowniczych i zestawów pchanych.

§ 2.

1. Pociągi holownicze i zestawy pchane nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

L. p.	Drogi wodne	Długość i szerokość pociągów holowniczych w metrach	Skład pociągów holowniczych (podany orientacyjnie) w metrach	Długość zestawów pchanych w metrach
1	2	3	4	5
1	Rzeka Wisła od km 719,9 do morza: 1) jazda w dół rzeki: a) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu powyżej 2,5 km	300×25	holownik i barki do pięciu w członie	100
	b) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu poniżej 2,5 m	250×20	holownik i barki do pięciu w członie	100*)
	2) jazda w górę rzeki: a) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu powyżej 2,5 m	600×16	holownik i barki załadowane w pasie pojedyńczym albo puste po dwie w członach	150
	b) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu poniżej 2,5 m	450×16	„ „	100
2	Rzeka Wisła Gdańska (Martwa Wisła)	450×16	„ „	150
3	Rzeka Wisła Elbląska (Szkarpawa): 1) barki załadowane 2) barki puste	500×12 300×12	holownik i barki w pasie pojedyńczym	150 100
4	Rzeka Wisła Królewiecka	200×12	„ „	60
5	Rzeka Święta Tuga 1) od Nowego Stawu do Nowego Dworu 2) od Nowego Dworu do rzeki Szkarpawy	90× 5 200× 7	„ „ „ „	— 60
6	Rzeka Nogat	200×16	holownik i barki po dwie w członie	100
7	Rzeka Elblążka	210×10	holownik i barki w pasie pojedynczym	100
8	Kanał Elbląski (Jagielloński)	150× 9	„ „	100
9	Kanały systematu Warmińskiego	100×3,3	„ „	—
10	Szlak żeglowny jeziora Drużno	200×10	„ „	100
11	Rzeka Dzierzgoń	150× 9	„ „	60
12	Rzeka Fiszówka	150× 9	„ „	—
13	Rzeka Pasłęka	150× 9	„ „	—
14	Rzeka Drwęca — od Lubicza do ujścia do rzeki Wisły — tylko w górę rzeki (w dół samospławem)	50×3,5	holownik i jedna barka	—

*) Kierownicy zestawów pchanych winni zwracać szczególną uwagę na rozdzielanie zestawów w miejscach tego wymagających.

2. Niezależnie od stosowania określonych niniejszym zarządzeniem wymiarów i składów pociągów holowniczych, zestawów pchanych i tratw, kierownicy tych pociągów, zestawów i tratw obowiązani są w warunkach uciążliwych dla żeglugi zmniejszyć odpowiednio pociągi holownicze, zestawy pchane i tratwy, jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa żeglugi.

Szybkość jazdy.

§ 3.

1. Na rzece Wiśle od km 719,9 do ujścia do morza, na rzece Wiśle Gdańskiej oraz na otwartych Jeziorach Systematu Warmińskiego nie ogranicza się szybkości jazdy statków.
2. Na podanych niżej odcinkach śródlądowych dróg wodnych szybkość jazdy statków nie może przekroczyć:
   1) na rzece Wiśle Elbląskiej (Szkarpawie) — 15 km/g
   2) na rzece Nogat — od km 0 do km 8 — 10 km/g
   3) na rzece Nogat — od km 8 do ujścia do Zalewu Wiślanego — 16 km/g
   4) na rzece Wiśle Królewieckiej — 13 km/g
   5) na rzece Fiszówce — 8 km/g
   6) na rzece Święta Tuga — od Nowego Stawu do Nowego Dworu — 7 km/g
   7) na rzece Święta Tuga — od Nowego Dworu do ujścia rzeki Wisły Elbląskiej (Szkarpawy) — 10 km/g
   8) na rzece Pasłęce — 10 km/g
   9) na rzece Dzierzgoń — 8 km/g
   10) na Kanałach Systematu Warmińskiego — 8 km/g
   11) na kanale Elbląskim — 10 km/g
   12) na jeziorze Drużno — 17 km/g
3. Niezależnie od ograniczenia szybkości jazdy statków, o których mowa w ust. 2, obowiązuje nakaz ograniczenia szybkości w miejscach oznakowanych znakami Nr 20 i Nr 24 oraz w innych miejscach tego wymagających w takim stopniu, aby wytwarzana fala nie stanowiła niebezpieczeństwa dla statków, budowli i urządzeń wodnych.

Porządek śluzowania.

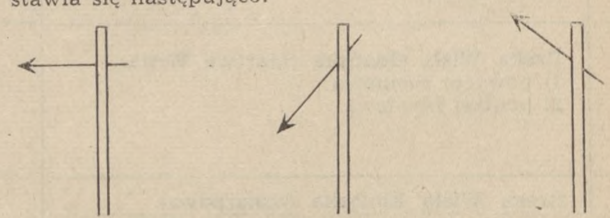
§ 4.

W czasie przejazdu statków przez śluzy i pochylnie obowiązują zasady określone przepisami § 30 ust. 1 do 8 i 10 do 13 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 14. poz. 71), a ponadto na statkach w czasie przechodzenia przez śluzy i pochylnie załoga powinna znajdować się na stanowiskach manewrowych.

Zasady ruchu na uciążliwych odcinkach śródlądowych dróg wodnych.

§ 5.

1. Dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w kanale śluzy przeciwpowodziowej w Pleniewie na rzece Wiśle Gdańskiej (Martwej Wiśle) ustala się specjalne oznakowanie w postaci semafora — wystawionego na wysokim maszcie — w formie strzałki wskazującej nakaz zatrzymania się lub dozwolony ruch w dół, względnie w górę rzeki.
2. Każdy statek zbliżający się do Pleniewa winien w odpowiedniej odległości nadać sygnał dźwiękowy — dwa długie dźwięki — po czym, w zależności od ustawienia strzałki semafora, statek może kontynuować dalszą drogę, względnie winien zatrzymać się do czasu wyjścia innego statku z kanału.
3. Ustawienie strzałki semafora nakazujące statkom zatrzymanie się, bądź jazdę w górę lub w dół rzeki przedstawia się następująco:



1) nakaz zatrzymania się 2) droga otwarta dla jazdy w dół rzeki 3) droga otwarta dla jazdy w górę rzeki

4. Na Kanałach Systematu Warmińskiego zabrania się wyprzedzania i wymijania statków pasażerskich typu „Kormoran" będących w ruchu. W tym celu statki idące do Ostródy winny ustępować z drogi statkom zdążającym do Elbląga — zatrzymując się przy brzegu do czasu ich przejścia.

Żegluga nocna.

§ 6.

1. Żegluga nocna może się odbywać pod warunkiem oświetlenia szlaku żeglownego.
2. Żeglugę nocną mogą uprawiać statki z własnym napędem mechanicznym — płynące pojedyńczo, pociągi holownicze i zestawy pchane — z ograniczeniami przewidzianymi w ust. 3.
3. Maksymalną wielkość oraz skład pociągów holowniczych i zestawów pchanych na drogach wodnych, na których dopuszcza się żeglugę nocną, ustala się jak następuje:

L. p.	Drogi wodne	Długość i szerokość pociągów howolniczych w metrach	Skład pociągów holowniczych — podany orientacyjnie — w metrach	Długość zestawów pchanych
1	2	3	4	5
1	Rzeka Wisła od km 719,9 do morza:			
	1) jazdę w dół rzeki dopuszcza się bez względu na stan wody tylko dla zestawów pchanych	—		60
	2) jazda w górę rzeki:			
	a) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu powyżej 2,5 m	400×16	holownik i barki załadowane w pasie pojedyńczym albo puste po dwie w członach	100
	b) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu poniżej 2,5 m	300×16	„ „	60
2	Rzeka Wisła Gdańska (Martwa Wisła)	450×16	„ „	100
3	Rzeka Wisła Elbląska (Szkarpawa):			
	1) barki załadowane	300×10	holownik i barki w pasie pojedyńczym	100
	2) barki puste	200×10	„ „	60
4	Rzeka Nogat	150×10	holownik i barki w pasie pojedynczym	100
5	Rzeka Elbląźka	150×10	„ „	100
6	Kanał Elbląski	100×10	„ „	100

Tratwy.

§ 7.

1. Tratwy zatrzymujące się na postój nie mogą tarasować szlaku żeglowego. W tym celu należy ustawiać je poza szlakiem żeglowym w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.
Na wodach skanalizowanych tratwy powinny być ustawione w pasach — przy jednym brzegu — o szerokości nie przekraczającej 1/3 szerokości szlaku żeglownego.
2. Poszczególne obszary wód zajęte stojącymi tratwami winny być oznakowane tablicami w napisem wskazującym właściciela tratw oraz jego adres.
3. Tratwy stojące na wodzie winny znajdować się pod stałą opieką. Dozorcy winni przebywać na powierzonych im tratwach albo w ich pobliżu.
Właściciel tratw zobowiązany jest zaopatrzyć dozorców w potrzemny sprzęt — jak liny, łodzie itp. (ust. 5). Jeden dozorca może dozorować tratwy na długości do 1 kilometra.
4. Dopuszczalne (maksymalne) wymiary tratw, tafli (tablic) i pęczków ustala się jak następuje:

1) wymiary tratw:

L. p.	Drogi wodne	Długość w metrach	Szerokość w metrach
1	Rzeka Wisła	bez ograniczenia	holowane — 30 spławiane — 20
2	Rzeka Wisła Gdańska (Martwa Wisła): 1) powyżej Pleniewa 2) poniżej Pleniewa	 300 200	 25 przy przejściu przez wrota przeciwpowodziowe w Pleniewie — 12
3	Rzeka Wisła Elbląska (Szkarpawa)	100	16 (w śluzie 12)
4	Rzeka Wisła Królewiecka	100	16 (w mostach 7)
5	Rzeka Nogat: 1) powyżej km 4 2) poniżej km 4	 100 200	 16 (w śluzie 8) 16 (w śluzie 8)
6	Rzeka Święta Tuga 1) od Nowego Stawu do Nowego Dworu 2) od nowego Dworu do Wisły Elbląskiej (Szkarpawy)	 90 100	 4 7
7	Kanał Elbląski (Jagielloński)	75	8
8	Rzeka Elblążka	100	10
9	Rzeka Fiszówka	120	2,50
10	Rzeka Dzierzgoń	100	2,50
11	Szlak żeglowny na jeziorze Drużno	100	5
12	Systemat Warmiński	100	na jeziorach — 5 na pozostałych odcinkach 2,50
13	Rzeka Pasłęka	120	2,50
14	Rzeka Słupia	75	2,50
15	Rzeka Drwęca	100	5
16	Rzeka Wda (Czarna Woda)*)	100	5
17	Rzeka Tyna	75	2,50

*) Tylko na odcinkach między urządzeniami piętrzącymi.

2) wymiary tafli (tablic) i pęczków:

Długość tafli (tablic) nie powinna przekraczać 30 metrów (bieżących). Szerokość tafli i pasów powinna być taka, aby zapewniała swobodne i bezpieczne przejście przez otwory mostów i śluz drogi wodnej, na której spław się odbywa.
Wymiary tratw transportowanych drogami wodnymi w postaci pęczków nie mogą przekraczać dopuszczalnych wymiarów tafli (tablic), a ponadto zanurzenie pęczków nie powinno przekraczać 1 metra.

5. Tratwy powinny posiadać następujące wyposażenie:
1) drygawki i szreki w ilości umożliwiającej kierowanie i zatrzymywanie tratw,
2) dzwon, gong lub trąbkę do dawania sygnałów,
3) jedną flagę białą i dwie czerwone,
4) dwie latarnie białe i dwie czerwone o kącie świecenia 360°,
5) dwie liny stalowe lub konopne o dostatecznej mocy (stalowa o średnicy minimum 10 mm, konopna — 25 mm) i o długości co najmniej po 50 metrów,
6) jedną siekierę oraz po jednym bosaku i drągu dla każdego flisaka.
7) drut miękki o średnicy 3—5 mm i długości 50 metrów,
8) klamry budowlane stalowe,
9) gwoździe budowlane różnych wymiarów,
10) łódź towarzyszącą o nośności wystarczającej do pomieszczenia załogi tratwy,
11) kładkę do schodzenia na brzeg o wymiarach 0,5×3,5 metra i nośności minimum 150 kilogramów,

12) kolce na buty dla każdego członka załogi tratwy,
13) kamizelki ratunkowe dla każdego członka załogi tratwy,
14) dwa koła ratunkowe z linkami (rzutkami) o długości 25 metrów,
15) apteczkę wyposażoną w środki niezbędne do udzielenia pierwszej pomocy.

Postanowienia końcowe.

§ 8.

Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia będą karane w myśl art. 15 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (jednolity tekst Dz. U. z 1952 r., Nr 26, poz. 182, zm. Dz. U. z 1960 r., Nr 29, poz. 163).

§ 9.

Traci moc zarządzenie Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Poznaniu z dnia 15 marca 1954 r. Nr TZ-071/54 w sprawie szczegółowych postanowień dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

§ 10.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Inspektoratu
Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku
M. Szyc

Ceny ogłoszeń: o zgubieniu dokumentów niniejsze ogłoszenie — 10,50 zł (wraz z dokumentem dowodowym), ogłoszenie drobne do 100 wyrazów — 0,90 zł za wyraz, ogłoszenie większe — strona 240 zł, 1/2 strony — 165 zł, 1/4 strony — 90 zł, 1/8 strony — 10 zł. Tabelaryczne i cyfrowe o 50 % drożej. Prenumerata roczna ze skorowidzem 18 zł, półroczna bez skorowidza 10 zł.
Należność za ogłoszenia i prenumeratę płatną z góry na konto Nr 1015-94/2-97 w Narodowym Banku Polskim I Oddz. Miejski w Olsztynie.
Cena 1,50 zł.
Redakcja i Administracja: Olsztyn, ul. Kopernika 48 — Preez. WRN, Wydz. Budżetowo-Gospodarczy, tel. 47-58

ODBIORCA:

OZGraf. Lz. 1130 (1550 egz.) 12.7.67. K-8/76